



Rete Ferroviaria Italiana
19/12/2003
RFI-DTC\
A0011\P\2003\0001618

Direzione Tecnica
il Direttore

Imprese Ferroviarie
(vedi elenco annesso)

p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti terrestri e per i
sistemi informativi e statistici
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36 – 00157 Roma

Oggetto: Disposizione 35/2002

A seguito dell'emanazione della disposizione 35/2002 e delle successive note di chiarimento (emesse in data 22.11.2002, 22.07.2003 e 29.07.2003), l'organo di Vigilanza Ministeriale ha espresso a questa Sede un parere di merito con specifica nota (Allegato 1). Con tale nota sono state espresse, oltre ad un giudizio globalmente positivo sulla norma emanata, delle valutazioni circa la necessità di partire dagli attuali valori d'utilizzo del modulo che prevede l'affidamento del mezzo di trazione ad un agente di condotta, giudicato ammissibile in termini di sicurezza, e prevederne l'eventuale estensione, con gradualità e verificando che il trend sia in accordo con la necessità di garantire il massimo della sicurezza nella circolazione ferroviaria.

Il predetto organo di Vigilanza ha anche sostenuto la necessità che, sulle tratte non ancora attrezzate con SCMT, con i treni serviti da mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta il capotreno resti, durante la corsa, in cabina di guida e svolga i compiti di carattere commerciali solo a treno fermo (prima della partenza e durante le fermate), nonché quella di subordinare, sulle predette tratte, l'impiego estensivo del già citato modulo solo quando il sistema SCMT sarà disponibile sia a terra che a bordo.

L'organo di Vigilanza Ministeriale ha quindi dato un orientamento ben preciso in merito alla possibilità e modalità per incrementare i servizi effettuabili con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 23.693.367.060,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581



A seguito di quanto sopra, ad integrazione e modifica di quanto previsto nell'Appendice I all'IPCL (e corrispondente Allegato VII all'ISPST), con i treni serviti da mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, l'allontanamento del Capotreno dalla cabina di guida durante la corsa deve avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:

a) Linee dove è previsto l'attrezzaggio con il SCMT (10500 km)

In attesa di tale attrezzaggio (sia di terra che di bordo), con tutti i treni, anche se muniti di dispositivo vigilante, il capotreno, durante la corsa, può allontanarsi dalla cabina di guida solo per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno;

b) Linee individuate dal Gestore Infrastruttura (5500 km)

Sulle predette linee, con i treni serviti da mezzi di trazione sprovvisti del dispositivo Vigilante, il capotreno, durante la corsa, può allontanarsi dalla cabina di guida nel rispetto delle modalità riportate nei punti 2.1 e 2.2 dell'Appendice I all'IPCL (e corrispondente ISPST).

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188.

Michele ELIA



*Ministero
della Infrastruttura e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Roma, 07.08.2003

All'ing. Michele Elia
Direttore della Direzione Tecnica
di RFI

Piazza della Croce Rossa 1
ROMA

PROT.: 512/VIG3

Oggetto: Chiarimenti disposizione n. 35 del 22.11.2002.

Si fa riferimento alle due note di pari oggetto di codesta Direzione Tecnica rispettivamente n. A0011\P\2003\0001146 del 22.07.2003 e n. A0011\P\2003\0001173 del 29.07.2003.

Con la prima delle due note codesta Direzione Tecnica, nel rispondere ad un quesito posto dall'organizzazione sindacale SMA, ha precisato che le norme in questione *"consentono, esclusivamente e nel periodo transitorio, alla IF di continuare ad effettuare i servizi, già previsti antecedentemente alla emanazione della Disposizione in oggetto, fino al predetto completo attrezzaggio tecnologico"*.

Con la seconda, ha invece precisato che: *la dizione "di continuare ad effettuare i servizi, già previsti antecedentemente alla emanazione della Disposizione in oggetto," deve intendersi riferita alla tipologia dei servizi (treni di mezzi leggeri e treni navetta intercomunicanti effettuati con locomotiva E464) e non al numero dei servizi per i quali si intenda adottare il modello di condotta ad agente unico di cui all'appendice uno della citata Delibera.*

La disposizione in questione disciplina la *"Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni - Incombenze del personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante)."*

Tale disposizione prevede, all'Art. 2, che i mezzi di trazione circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati a personale in possesso di specifica abilitazione rispettando i seguenti criteri:

- Due agenti addetti alla condotta [macchinisti], di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente.
- Un agente addetto alla condotta nei seguenti casi:
 - a) mezzi di trazione dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della

- marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.) circolanti sulle linee attrezzate con i corrispondenti o compatibili sottosistemi di terra.
- b) mezzi di trazione in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e treni navetta in telecomando effettuati da locomotiva con cabina di guida intercomunicante con il comparto viaggiatori, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno / bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) con azione sul freno continuo, circolanti su determinate linee, non attrezzate con i sistemi di cui alla precedente lettera a), individuate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tali linee sono riportate nell'Orario di Servizio.
- c) Particolari servizi (omissis)

Per i due casi di cui alle due lettere a) e b) , salvo quanto previsto al successivo articolo 3bis comma 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) .

Con l'Art. 7 viene istituita l'Appendice N°1 all'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

Tale appendice disciplina “ *Norme specifiche per l'affidamento ad un agente di condotta dei mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura vigilante oppure attrezzati con detta apparecchiatura ma circolanti su linee diverse da quelle individuate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.*” E vale in attesa del completo attrezzaggio tecnologico delle linee e dei mezzi di trazione.

Da quanto sopra, si deduce pertanto che :

1. *Sulle linee della rete dove e quando verrà installato il sistema SCMT (10.500 km) i treni pesanti e leggeri attrezzati con apparecchiatura di bordo SCMT funzionante potranno essere condotti da un solo agente (agente solo).*
2. *Sulle stesse linee i treni pesanti e leggeri non attrezzati dell'apparecchiatura di bordo SCMT, o se questa non è funzionante, dovranno essere equipaggiati con un modulo di condotta formato da due macchinisti.*
3. *Sulle stesse linee, in attesa dell'attrezzaggio tecnologico, è consentito l'affidamento dei soli treni leggeri (che rispondano a particolari requisiti) ad un solo macchinista, ma in questo caso il capotreno deve svolgere le funzioni di secondo agente (treno ad Agente Unico) con vincoli diversi a seconda che il treno sia provvisto di apparecchiatura vigilante o meno.*

Dalle due sopraccitate note si evince che in tempi relativamente brevi sulle linee della rete nazionale potrebbero aumentare notevolmente ed in modo repentino le percentuali di treni leggeri condotti ad agente unico.

Ferme restando le condizioni di sicurezza che tale modulo assicura, se correttamente adottato, si deve evidenziare che, in particolare per le circostanze che riguardano la sicurezza andrebbero comunque evitate variazioni brusche di comportamento ferma restando, si ripete, la bontà della norma che sorregge o impone particolari variazioni negli assetti organizzativi.

La situazione consolidata ad oggi, corrispondente ad un impiego del modulo di condotta ad Agente Unico in determinate percentuali rispetto al numero dei servizi complessivi, rappresenta una situazione già sperimentata e giudicata ammissibile in termini di sicurezza.

Una sua modifica in tempi relativamente brevi richiederebbe invece una valutazione degli effetti che tale modifica stessa potrebbe produrre sulla sicurezza globale, in particolare se dovesse interessare tratte della rete principale (10.500 km).

Pertanto si ritiene che, ai fini della sicurezza, l'incremento dell'utilizzo del modulo ad Agente Unico debba avvenire, partendo dagli attuali valori di utilizzo e fino al massimo numero possibile (in relazione ai vincoli imposti dalle disposizioni vigenti), con gradualità, verificando che il trend sia quello corretto per garantire, pur in presenza di nuovi assetti organizzativi, il massimo della sicurezza nella circolazione ferroviaria

Si evidenzia in particolare la necessità che, sulle tratte della rete principale (10.500 km) non ancora servite da apparati di sicurezza (SCMT), il modulo di condotta possa essere ad Agente Unico solo se il secondo agente (capotreno abilitato) è vincolato al suo posto in cabina di guida durante la marcia del treno e non può allontanarsi per svolgere i compiti commerciali (Art. 3/1 IPCL). Questi potranno invece essere svolti a treno fermo, prima della partenza dello stesso o durante le fermate.

Questo orientamento consente di non modificare, in generale, i tempi in cui il macchinista possa trovarsi "solo" in cabina di guida. Infatti, in questo modo l'obbligo della presenza in cabina del secondo agente-capotreno viene equiparato all'obbligo di presenza in cabina del secondo agente-macchinista.

Solo quando le linee sulle quali è prevista l'adozione del sistema SCMT saranno completamente attrezzate ed i rotabili saranno equipaggiati con le corrispondenti apparecchiature, potrà essere consentito l'impiego del modulo di condotta ad Agente Solo senza limitazioni quantitative nel numero dei servizi.

Per quanto riguarda la restante parte della rete (5.500 km) per la quale è certamente più compatibile l'adozione del modulo di condotta ad Agente Unico, si ritiene che codesta RFI debba valutare l'andamento del trend di incremento dei servizi svolti ad Agente Unico in relazione a specifiche caratteristiche funzionali dei servizi ed in particolare all'adozione del dispositivo vigilante, pur in attesa del completamento dell'installazione delle ulteriori apparecchiature di sicurezza in fase di sperimentazione.

ILDIRETTORE GENERALE

Ing. Enzo Celli

